Anales Complutenses

VOLUMEN XXXI
(2019)

ISSN: 0214-2473

Institución de Estudios Complutenses
Alcalá de Henares

Anales Complutenses **XXXI - 2019**

Dirección / *Editors*
F. Javier GARCÍA LLEDÓ (IEECC)

Consejo Editorial / Publications Comitee
Sandra AZCÁRRAGA CÁMARA (U. Autónoma de Madrid - Museo Arqueológico Regional)
Luis GARCÍA GUTIÉRREZ (Academia de San Dámaso)
Jorge GONZÁLEZ GARCÍA- RISCO (Universidad de Alcalá de Henares - IEECC)
Pilar LLEDÓ COLLADA (IEECC)
Germán RODRÍGUEZ MARTÍN (Museo Nacional de Arte Romano de Mérida)
José VICENTE PÉREZ PALOMAR (Ayuntamiento de Alcalá de Henares)

Comité Científico / Advisory Boards
Enrique BAQUEDANO PÉREZ (Museo Arqueológico Regional. Comunidad de Madrid)
Julia BARELLA VIDAL (Universidad de Alcalá - Escuela de Escritura)
Helena GIMENO PASCUAL (Universidad de Alcalá - Centro CIL II)
Alberto GOMIS BLANCO (Universidad de Alcalá)
Ángela MADRID Y MEDINA (CECEL-CSIC)
Miguel Ángel MANZANO RODRÍGUEZ (Universidad de Salamanca)
Antonio MARTÍNEZ RIPOLL (Universidad de Alcalá)
Wifredo RINCÓN GARCÍA (CSIC)
Peter ROTENHOEFER (Komission für Alte Geschichte und Epigraphik. Munich)
Esteban SARASA SÁNCHEZ (Universidad de Zaragoza)

Edita:
Institución de Estudios Complutenses
PALACIO LAREDO
Paseo de la Estación, 10
28807 - Alcalá de Henares (Madrid)
Teléfono: 918802883 - 918802454
Correo electrónico: ieecc@ieecc.es

Anales Complutenses es una revista anual, editada por la Institución de Estudios Complutenses, que tiene como objetivo publicar artículos originales y recensiones con una cobertura temática amplia, aunque especialmente centrados en la historia de Alcalá de Henares y su entorno. Fue fundada en 1987 y, desde este año 2014 está bajo la dirección de Francisco Javier García Lledó. Está abierta a todos los investigadores que deseen utilizar sus páginas para dar a conocer sus trabajos y estudios. Los artículos recibidos son examinados tanto por el Consejo Editorial como por el Comité Científico, los cuales deciden sobre el interés de su publicación. **Los autores deben ajustarse estrictamente en la presentación de sus trabajos a las normas de presentación incluidas al final de este volumen.**
Las opiniones y hechos consignados en los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores. La IEECC no se hace responsable, en ningún caso, de la credibilidad, veracidad, autenticidad y originalidad de los trabajos
Reservados todos los derechos: ni la totalidad ni parte de esta Revista pueden reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación o sistema de recuperación, sin permiso. Cualquier acto de explotación de sus contenidos precisará de la oportuna autorización.

Imprime:
Solana e hijos Artes Gráficas, S.A.U.
ISSN: 0214-2473
D.L: M-22933-1987

ALCALÁ DE HENARES AYUNTAMIENTO

Universidad de Alcalá

ÍNDICE

Presentación
LLEDÓ COLLADA, Pilar 7-8

Introducción a este número
GARCÍA LLEDÓ, Francisco Javier 9-10

ESTUDIOS

La restauración de la iglesia del monasterio de San Bernardo
GONZÁLEZ SÁNCHEZ, José Luis 13-23

Patrimonio artístico en el colegio-convento de los Clérigos Regulares Ministros de los enfermos de Alcalá de Henares (1808-1814), vulgo agonizantes o camilos
CANO SANZ, Pablo 25-52

Jerónimo de Florencia, un alcalaíno en la corte de los Austrias
DÍAZ RISCO, Juan 53-74

Los Soldados Viejos y Estropeados de España hasta el 1990
FERNÁNDEZ LÓPEZ, Rafael 75-109

Otros proyectos de tranvía entre la ciudad de Alcalá de Henares y la villa de Madrid (1871, 1878 y 1930)
GARCÍA CARVAJAL, Pedro Manuel 111-139

Alcalá, Patrimonio de la Humanidad a pesar de…
LLEDÓ COLLADA, Pilar 141-177

La población de Alcalá de Henares según el padrón de 1924
SALAS OLIVÁN, José Luis 179-203

La campana gótica de el Encín –Alcalá de Henares
VÁZQUEZ MADRUGA, Mª Jesús 205-226

Isabel de Prota: la compositora de Loeches
VICENTE POZA, Francisco 227-256

ACTIVIDAD INSTITUCIONAL

Memoria de actividades 259-266

LISTADO DE MIEMBROS DE LA INSTITUCIÓN 267-270

NORMAS GENERALES PARA COLABORADORES 271-280

OTROS PROYECTOS DE TRANVÍA ENTRE LA CIUDAD DE ALCALÁ DE HENARES Y LA VILLA DE MADRID (1871, 1878 Y 1930)

Pedro Manuel García Carvajal
Colegio Público Andrés Segovia (Torrejón de Ardoz)
Institución de Estudios Complutenses
pedromanuel.garciacarvajal@gmail.com

RESUMEN

Este segundo artículo completa los proyectos de tranvía que implicaron a la ciudad de Alcalá de Henares. Los de 1871 y 1878 tratan de tranvías de tracción hipomecánica promovidos respectivamente por Eusebio Page y Francisco Bellver y Plá, que pretendían conectar Alcalá y Madrid a lo largo de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera. Por último se tratará brevemente del que formaba parte de un Ejercicio de Reválida de 1930, que no fue una intención real de implantar este medio de transporte en Alcalá; al igual que los anteriores, tendría el mismo carácter interurbano.

Palabras clave: *Tranvía de Madrid a Alcalá de Henares, tracción animal, tranvía eléctrico, Eusebio Page, Francisco Bellver y Plá, Victor del Buen.*

ABSTRACT

This second article completes the tram projects that affected the city of Alcalá de Henares. Those of 1871 and 1878 deal with trams of hypomechanical traction promoted respectively by Eusebio Page and Francisco Bellver y Plá, who intended to connect Alcala and Madrid along the highway from Madrid to France through La Junquera. Finally, we will briefly discuss what was part of a Review Exercise of 1930, which was not a real intention to implement

Fecha de recepción: 17 de enero de 2019
Fecha de aceptación: 10 de enero de 2019

this means of transportation in Alcalá; like the previous ones, it would have the same interurban character.

Keywords: *Tramway from Madrid to Alcalá de Henares, animal-powered tramway, electric tramway, Eusebio Page, Francisco Bellver y Plá, Victor del Buen.*

1. LOS TRANVÍAS

Aunque en este 2019 se cumplen 160 años de la llegada del ferrocarril a la ciudad de Alcalá (Sánchez: 2015, 219), nunca llegaron a hacerlo los tranvías, que sin embargo comenzaban una época de apogeo.

Los tranvías, a diferencia de los ferrocarriles que circulaban por explanaciones propias (Tartajo, 2006: 3), marchaban sobre vías públicas[1]. En efecto, el ferrocarril de la línea de Zaragoza transitaba por una explanación propia separada de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera; los tranvías proyectados para Alcalá y que pretendían conectarla con Madrid o Canillejas lo iban a hacer por vías colocadas en uno de los laterales de la misma calzada de la citada carretera pero también sobre el firme de travesías que cruzaban varios pueblos comarcanos y, en el caso de 1903 (García, 2018a), varias calles complutenses.

El estudio de tranvía de Madrid a Alcalá de 1871 y el "Proyecto de Tramvía de Madrid a Alcalá de Henares", de 1878, fueron parte de la forma en que el tranvía pretendía cruzar los límites urbanos de Madrid para unirla con el campo y las poblaciones abastecedoras de sus alrededores; con el tranvía interurbano "nacía la verdadera expansión y saneamiento" de la capital española y se posibilitaba el transporte de personas y mercancías (Maure, 1991: 74). Maure (*Ibíd.*: 75) apreciaba en el proyecto de "Franco"[2] Bellver la primera pretensión de conectar Madrid con las poblaciones ubicadas en sus cercanías mediante el tranvía, lo que queda obsoleto una vez conocemos la existencia del proyecto de 1871[3]. Maure veía en Bellver, Fernández de los Ríos o Arturo Soria personas más pendientes de las posibilidades que ofrecía la industrialización y que entendían el tranvía como la herramienta idónea para desarrollar el ideal higienista tan vinculado a la mentalidad filantrópica,

---

[1] Artículo 69 de la Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 (Bravo, 1891).

[2] Debe ser un error del autor pues en todos los documentos originales figura Francisco.

[3] No es el de 1871 el primer intento ferroviario de carácter interurbano pues hubo otros proyectos de ferrocarriles, que no tranvías, que implicaban, de manera más o menos directa, a la ciudad complutense y que describe con más detalle Sánchez Moltó (2008; 268-269). De uno de ellos hay constancia documental del interés del promotor del ferrocarril de Alcalá a Quintanar de la Orden –no menciona si transcurriría por explanación propia o sobre vías públicas– movido "por fuerza animal" por transportar los productos agrícolas e industriales de estas poblaciones a cualquier puerto o mercado de la península "con economía y rapidez" (AGA, 24/18509); la excesiva longitud de la línea para la tracción hipomecánica no encontró, en principio, muchos inconvenientes pues el 22 de julio de 1863 se autorizó al comerciante madrileño promotor de la idea a efectuar los estudios para construir la línea sin subvención estatal; desconocemos la ubicación de la cabecera de la línea en nuestra ciudad.

en oposición a la burguesía más centrada en el ensanche decimonónico que rodeaba el casco histórico capitalino; eran personas que entendían que la situación de la villa madrileña no se podía solucionar "dando la espalda al arrabal sino conectando con él". Al igual que el proyecto de 1903, estos habrían supuesto la consolidación de un continuo urbano hasta Alcalá y la posible alteración del paisaje agrario desde aquellas tempranas fechas. Estos tranvías carecían de carácter urbano pues la cabecera estaría justo antes de entrar en Alcalá por la Puerta de Madrid en el caso del de 1878, desconociéndose la ubicación de la cabecera en el tranvía de Eusebio Page.

2. UN TEMPRANO INTENTO EN 1871

Figuran en el expediente los estudios de las líneas de Madrid a Alcalá de Henares y de Madrid a Fuencarral, que por entonces era un pueblo y municipio independiente (Archivo General de la Administración (=AGA), 25/28515. Carpeta nº 10).

Un primer documento está firmado por Eusebio Page, peticionario de la línea y vecino de Madrid, el 14 de diciembre de 1871 y va dirigido a la Dirección General de Obras Públicas, perteneciente al ministerio homónimo. Page argumentó que el establecimiento de un "tram-vía" sobre la carretera de primer orden de Madrid a Alcalá sería beneficioso para las poblaciones por las que discurriría la línea y los pueblos limítrofes a estos y a la carretera. Por ello suplicó se le concediera autorización para practicar los estudios convenientes en lo que era competencia del Estado.

Un segundo documento tiene sello de salida del Ministerio de Fomento con fecha de 22 de enero de 1872 e iba dirigido al director general de Obras Públicas-Ferrocarriles. El escrito, de 19 de enero del mismo año, expresa que de conformidad al artículo 45 de la Ley General de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855[4] y accediendo a la solicitud de Eugenio Page, el rey autorizaba en los términos fijados por Orden aclaratoria de 24 de marzo de 1856 para que pudiera estudiarse la línea de Madrid a Alcalá de Henares durante seis meses. Esta autorización de estudio de la línea no otorgaba al solicitante ningún derecho de cara a la concesión de la línea ni a indemnización de ningún tipo.

Este documento se envió al gobernador civil de la provincia de Madrid y en él se menciona la autorización para estudiar un "ferro-carril" entre

[4] Esta Ley no mencionaba, todavía, a los tranvías; en este artículo 45 se posibilitaba que, tras el acopio de datos y documentos, se pasara a la concesión de la línea a particulares y Compañías (Bravo, 1891:30).

Madrid y Alcalá siguiendo la carretera de Aragón. La misma autorización se le envió al peticionario, Eusebio Page.

No se han conseguido localizar más detalles como los lugares de cabecera de la línea en Madrid y en Alcalá y si dicha línea transcurriría tan sólo por el tramo de carretera estatal a su paso por la ciudad complutense o si realizaría algún recorrido por el interior de la misma. Tampoco se conoce el tipo de tracción del tranvía aunque es muy probable que tuviera motor "de sangre" (Figura 1), es decir, tirado por caballerías de las que las mulas eran habituales[5]. Por el artículo 30 de la citada Ley podemos deducir que el ancho de vía sería de 1 metro y 67 centímetros, pudiéndose fijar otras dimensiones por el Gobierno en cada caso particular.

Una de las posibles causas del fracaso de ese tranvía pudo ser el hecho de que el alcalde de Madrid, en sesión celebrada el 12 de enero de 1874, propusiera anular las concesiones en tanto no se formulase, por la Junta Consultiva Municipal, un pliego de condiciones generales para el establecimiento de tranvías, acordando que cuando existieran más de un proyecto se celebrase subasta pública (Maure: 1991, 65), para lo que los interesados debían depositar el 1% del valor total del ferrocarril, según presupuesto aprobado (Artículo 11 de la Ley de 1855. Bravo, 1891: 22).

3. EL PROYECTO DE 1878

El promotor de este proyecto (Archivo General de la Administración (=AGA), 25/8296) fue Francisco Bellver y Plá[6], quien lo firma el 14 de mayo de 1878. Dicho proyecto consta de todos los elementos que exigía la ley: presupuesto, tarifas, plano general (Figura 2), perfil general, planos en detalle, perfiles longitudinales, sistema de vía y pliego de condiciones facultativas.

La Memoria contiene un extenso texto que muestra una visión higienista crítica con la insalubridad, saturación y carestía de las grandes urbes de la época como Madrid, que en ese momento tenía 400.000 habitantes. Por un lado, en su opinión, el tranvía permitiría el asentamiento de industrias y barrios a lo largo de toda la línea. Afirmaba que allá donde se establecía un tranvía, crecía el movimiento, se desarrollaban edificios, crecía la riqueza, el bienestar y la comodidad de sus moradores debido a las condiciones más

[5] Ver nota 9.

[6] Este contratista y vecino de Madrid fue peticionario de otras concesiones, fueran tranvías como en la antigua provincia de Murcia (AGA, 9485) o de un puerto de refugio y comercial en el Abra de Bilbao (AGA, 8936).

higiénicas que no tenía la ciudad madrileña y a los precios más bajos del suelo en las zonas rurales. Por otro lado creía firmemente en los beneficios que el tranvía tendría para Madrid porque los productos agrícolas de lo que fue el extenso partido judicial de Alcalá llegarían hasta la misma plaza de Cibeles, en Madrid. Menciona lo beneficioso que sería el tranvía para los pueblos en los que no había estaciones de ferrocarril (Canillejas, Canillas, Barajas, La Alameda o Coslada) y para los pueblos más alejados de esta línea (Ajalvir, Daganzo, Los Hueros…). Bellver negaba con rotundidad que este tranvía hiciera competencia al ferrocarril en el tramo coincidente a partir de San Fernando de Henares porque ambos medios de transportes tenían esferas de explotación diferentes y porque lo producido en San Fernando, Torrejón de Ardoz y Alcalá se llevaba a Madrid en carros y no en ferrocarril.

Este tranvía empezaría en la madrileña fuente de Cibeles y llegaría a las puertas de la ciudad de Alcalá a los 28,499 kilómetros después de recorrer la carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera. Se asentaría la línea sobre un sistema de vía inventado por Alphonse Loubat[7] en el que las ruedas quedaban encajadas y reducía el riesgo de descarrilamiento (Figura 3).

La empresa no creía necesario proyectar en ese momento la construcción de estaciones porque deseaba reservarse la libertad de elegir edificios. Seguramente pensaba alquilar bajos de edificios para utilizarlos como salas de espera de viajeros y venta de billetes[8].

El material móvil estaría movido por tracción de sangre o motor animal aunque albergaba la esperanza de que en un futuro pudiera cambiarse al vapor[9] o al aire comprimido. No menciona, como es lógico, la tracción eléctrica pues la electrificación de las líneas tranviarias llegó a Madrid en

---

[7] Alphonse Loubat inventó un raíl de ranura, embebido en la calzada para evitar que sobresalieran del nivel de la misma y evitaran accidentes (Consejería de Transportes, 2008: 20; Tartajo, 2009: 2-3).

[8] Era práctica habitual, para evitar construir una nueva edificación, establecer las estaciones y los despachos de billetes en los bajos de algún edificio próximo a la terminal (Alberich, 2012: 9).

[9] Desde que en 1871 se hicieran las primeras pruebas europeas en un tranvía a vapor en Santander o que funcionara una línea en Barcelona en 1877, en el momento en que se presenta el proyecto que nos ocupa ya aparecieron iniciativas tranviarias con este tipo de tracción pues en 1878 se hicieron pruebas y se autorizó el vapor para un efímero uso en la línea de Madrid a los Carabancheles y Leganés (Alberich, 2013: 9-14 y 243-251), si bien la entrada de las locomotoras en casco urbano generó rechazo por parte de los ayuntamientos de Madrid y Leganés. En este contexto, era lógico que la idea del vapor se estuviera valorando para una línea de excesiva distancia para el motor de sangre como la que ocupa este artículo.

1898[10]. Se contaría con 80 caballerías de tiro, no especificando si serían caballos o mulas. Para el tráfico ordinario habría 20 coches de viajeros y 40 "wagones" de mercancías mientras que para los servicios extraordinarios y de repuesto se dispondría de 4 coches de viajeros y 8 "wagones" de mercancías.

Las casi 900.000 pesetas de material fijo y las casi 300.000 pesetas para el móvil arrojaban un presupuesto total de 1.262.181,34 pesetas. Los vagones cerrados para mercancías y los abiertos tendrían un coste de 3.000 y 2.500 pesetas respectivamente; cada coche de viajeros costaría 6.000 pesetas y cada caballería de tiro tendría un coste de 500 pesetas.

En cuanto a las tarifas, un viajero en primera clase pagaría 0,10 pesetas por kilómetro mientras que si viajara en segunda clase abonaría 0,07 pesetas. La tonelada por kilómetro de carne fresca, pescado, caza, manteca, leche y otros comestibles se pagaría a una peseta. A 0,40 pesetas saldría la fruta, hortalizas, vino, aceite, azúcar, especias, café, lana, cáñamo, granos, harina, semillas, metales y madera labrada; a 0,30 pesetas el porte de minerales, sal, madera sin labrar, hierro, plomo, esparto, ladrillo, cal o tejas.

Bellver esperaba un rendimiento de 80.000 pesetas teniendo en cuenta 40.000 viajeros anuales entre Alcalá y Madrid y viceversa a dos pesetas cada uno; una peseta entre Madrid y los pueblos intermedios y 40 céntimos entre Madrid y las Ventas del Espíritu Santo y el Barrio de la Concepción. Por supuesto tenía claro que a medida que crecieran las construcciones a lo largo de la línea, los beneficios aumentarían.

Una curiosidad más es que los planos aparecen firmados, el 14 de mayo de 1878, por el propio promotor y peticionario de la línea: Francisco Bellver y Plá.

4. UN COMPLEJO PROCESO

En el expediente número 5 (del Negociado de ferrocarriles de la Dirección General de Obras Públicas, Comercio y Minas del Ministerio de Fomento) de concesión de la línea de tranvía de Madrid a Alcalá, la palabra manuscrita "Desistido" ya nos adelanta y revela lo evidente (AGA, 25/28622).

Francisco Bellver presentó al mencionado ministerio su proyecto el día 17 de mayo de 1878 –duplicado y acompañado de la carta de pago expedida por la Caja de Depósitos el 14 de mayo del mismo año– y estaba compuesto por los elementos establecidos por la ley vigente[11].

---

[10] Consejería de Transportes, 2008: 42; Tartajo, 2014a: 27.

[11] Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877.

Tres días después, Bellver se dirigió al alcalde de Madrid para explicarle los beneficios que reportaría su proyecto porque favorecería las excursiones al paraje de Ventas del Espíritu Santo donde los madrileños acudían en primavera y en otoño para esparcirse y "respirar el aire puro del campo". Añadía que a Madrid podrían llegar con rapidez y de forma diaria, en vez de en los más lentos y costosos carros, los productos de las huertas de Canillas, Barajas, La Alameda, Coslada, Torrejón de Ardoz, San Fernando de Jarama y Alcalá y de forma más indirecta los de Camarma, Anchuelo, Los Hueros, Rejas, Ajalvir o Daganzo. En este escrito del 20 de mayo, Bellver suplicó se incoara el expediente para que le fuera concedida la autorización de su tranvía en la parte de dominio municipal de la Villa y Corte.

Entre los documentos aparecen datos técnicos que se han expuesto en la breve descripción del proyecto.

El trayecto iba a empalmar en la fuente de Cibeles de Madrid con el tranvía del Barrio de Salamanca[12] de esa capital. Seguiría toda la calle de Alcalá hasta su conversión en carretera estatal de primer orden; la línea iría sobre la misma carretera hasta la ciudad complutense.

De acuerdo con la ley, la Dirección General de Obras Públicas, Comercio y Minas informó al gobernador civil de la provincia el 6 de junio para que publicara el anuncio de la petición de la concesión en "Gaceta de Madrid". Esto sucede y se anuncia en la "Gaceta de Madrid" y en el "Boletín Oficial de la Provincia de Madrid" el 13 de junio de 1878, durante 30 días con el fin de atender las reclamaciones pertinentes y permitir la aparición de otros proyectos que puedan mejorar el de Bellver (Figura 4).

El 8 de julio de 1878, el ayuntamiento capitalino informó que la Junta Consultiva de esa institución no encontraba inconvenientes al trazado del tranvía dentro del término municipal madrileño y lo juzgaba "racional y bien presentados todos los datos" pero recordaba que el propio Ayuntamiento tenía pedida, con antelación, otros proyectos como el de la Compañía del barrio de Salamanca y Pozas[13] y que se habían hecho varios estudios para

---

[12] La compañía "Tranvía de Madrid" había puesto en servicio, entre el 31 de mayo y el 10 de octubre de 1871, una línea de tranvías de tracción animal que unía el ensanche del barrio de Salamanca con el barrio de Pozas (cruce de las madrileñas calles Princesa, Quintana y Serrano Jover) previo paso por la plaza de Cibeles y Puerta del Sol; esta línea fue cedida a la compañía inglesa *The Madrid Street Tramway Company Limited* el 23 de diciembre de 1872 (Tartajo, 2014b: 3-4), siendo esta última la concesionaria de la del Tranvía de Madrid (Tartajo, 2014a: 25-26). La inglesa estaba representada en Madrid, en esa fecha, por don Carlos Spearing (López Bustos, 1998: 21), quien también debió de solicitar una línea entre Cibeles y Ventas según testimonio de Bellver, como se verá más adelante.

[13] Tranvía de Madrid, en 1874, solicitó la primera concesión para construir un ramal a la Plaza de Toros y que hoy ocupa el actual Palacio de los Deportes de la Comunidad de Madrid

ensanchar la carretera hasta el camino que llevaba a la plaza de toros. El escrito finaliza con que el proyecto de Bellver era aprobable y beneficioso para Madrid.

El 22 de julio de 1878 se manifestó que como no se presentó reclamación alguna ni otro proyecto que lo mejorase en ese plazo, se procedió a remitir el proyecto de tranvía a Alcalá al ingeniero jefe de la provincia, tal y como prevenía el artículo 82 del Reglamento de 24 de mayo de 1878 y dictado para la ejecución de la Ley General de Ferrocarriles de 1877, y se diera conocimiento al gobernador civil de la provincia para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 84 del citado reglamento.

Con fecha de 21 de diciembre de 1878 consta un documento firmado por el ingeniero jefe de Obras Públicas en la provincia, encargado de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, y remitido al director general de Obras Públicas. En él se vuelven a mencionar datos contenidos en el proyecto:

– Que la línea tendría dos vías hasta las Ventas del Espíritu Santo, siendo ambas la prolongación del tranvía del barrio de Salamanca; circunvalaría la Puerta de Alcalá y luego iría por los paseos de la carretera hasta el límite del término municipal de Madrid, lugar en el que sólo sería una vía única que marcharía por el costado izquierdo de la carretera hasta la ciudad de Alcalá.

– Que tendría una longitud de 28.499, 20 metros divididos en dos trozos más o menos iguales: el primero tendría una parte que mediría 3.090,37 metros dentro del municipio de Madrid y cuya conservación correría a cargo del ayuntamiento capitalino; la otra parte mediría 11.430 metros y discurriría por la carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera y cuya conservación sería competencia del Estado. El segundo trozo iría hasta el kilómetro 21 porque el resto "se halla abandonado a consecuencia del Decreto de Regencia de 7 de abril de 1870".

– Que sólo habría sido preciso efectuar obras de fábrica en los puentes sobre los arroyos Abroñigal, Viveros y pontón sobre el Camarmilla[14] porque

(Tartajo, 2014a: 26). Carlos Anglada, vecino de Madrid y de 28 años de edad, solicitó el 6 de junio de 1876 la concesión por 90 años de una línea de tranvía movido "por fuerza animal" desde la Puerta de Alcalá a las Ventas del Espíritu Santo (Expediente de Concesión de la Línea "Puerta de Alcalá a Ventas del Espíritu Santo. Carpeta nº 11. AGA, 25/28515). En el momento que nos ocupa, Tranvía de Madrid estaba interesada en llegar a las Ventas del Espíritu Santo aunque después, en 1881, se concedió a José López Sánchez y, finalmente, fue Tranvía del Este quien vio concedida su línea desde Cibeles a Ventas en 1882.

[14] Años después, los puentes sobre el Camarmilla y Torote generarían problemas al proyecto de tranvía emprendido por Arturo Soria (García, 2018a: 204).

los demás eran de poca importancia y tenían la solidez y dimensiones suficientes para el paso de coches de viajeros y el de los vagones de mercancías. Esas obras supondrían modificar la anchura de los mismos mediante la eliminación de los pretiles de fábrica por otros de hierro a los que se aproxime más la vía y quede el espacio suficiente para el tránsito peatonal.

Además, expresa que el estudio del proyecto inspiraba confianza porque los datos de las curvas, pendientes, longitudes y anchos de la carretera eran exactos. El proyecto cumplía con todos los requisitos ya que constaba de los elementos anteriormente mencionados y de planos de las travesías de las localidades que atravesaría, pliego de condiciones facultativas con descripción de las obras y cálculo de rendimientos.

No se pone objeción al sistema de vía *Loubat* porque era la que usaban todas las compañías que tenían concesiones sobre carreteras de la provincia[15]. También es favorable la opinión acerca de que los apartaderos estén contiguos a la vía y que no obstaculizaran el tráfico ordinario.

Se muestra que el ancho de la vía entre los ejes de los raíles sería de 1,35 metros; 0,10 metros el de los raíles y 0,30 metros el de los adoquines, colocados a soga y tizón.

Se instaba al concesionario que debía conservar una franja de dos metros de carretera.

Finalmente, el ingeniero jefe opinaba que podía otorgarse la concesión pero teniendo en cuenta una serie de prescripciones que ya había recomendado el ingeniero encargado de la confrontación pero a las que se añaden nuevos datos:

– De la primera prescripción, que la vía, empotrada y sin resaltes, iría a 70 centímetros del borde interior de la cuneta o de la arista del terraplén.

– De la tercera prescripción tan sólo es novedad que la vía iría colocada en un lado sobre el firme de los puentes y pontón mencionados para permitir el paso de los peatones.

El 28 de diciembre de 1878, el ingeniero jefe evaluó el informe que previamente había sido emitido por el ingeniero de la administración del Estado encargado de contrastar sobre el terreno el proyecto en lo que concernía a la carretera del Estado por donde iría el tranvía. Su evaluación

[15] En 1854 se autorizó a Loubat una vía con los carriles de su invención "entre Madrid y cualquier pueblo que elija de sus alrededores a modo de prueba como ya ha hecho en Francia" para ferrocarril con caballerías (Archivo de la Villa de Madrid, 4-147-53); aunque Loubat no consiguió realmente poner en marcha sus propósitos, sí se implantó con éxito su carril (Tartajo, 2009: 3).

volvía a ser positiva y opinaba que podía otorgarse la concesión pero que había que cumplir una serie de condiciones que se enumeran:

1ª. La vía debía quedar empotrada, sin resalto alguno sobre la carretera y en uno de los costados de la misma.

2ª. Los apartaderos deberían ir adosados a la vía y tener una longitud mínima de 30 metros.

3ª. Se sustituirían los pretiles de fábrica de los puentes sobre los arroyos Abroñigal, Viveros y Torote y del pontón sobre el Camarmilla[16] por otros de hierro.

4ª. El concesionario debía conservar a sus expensas la zona de carretera de dos metros por donde pasara el tranvía.

5ª. Las obras se ejecutarían bajo vigilancia del ingeniero jefe provincial o de un delegado.

El 31 de diciembre de 1878, el ingeniero firmante pasa el informe al gobernador civil para que, a su vez, lo remita al Ayuntamiento de Madrid según disponían los párrafos 3º y 4º del artículo 82 del Reglamento de 24 de mayo de 1878.

El 18 de enero de 1879, de vuelta al ámbito competencial municipal, la Comisión de Tranvías del Ayuntamiento de Madrid pasó el expediente a informe del ingeniero director de Vías Públicas. Dicha comisión informó de que el tranvía a Alcalá de Henares era técnicamente aceptable pero que por acuerdo del Ayuntamiento de Madrid, se había formado el proyecto del tranvía de circunvalación y de servicio a la Necrópolis[17] que ocupaba parte de la Carretera de Aragón (El documento aparece fechado el 18 de febrero de 1879).

El 5 de febrero de 1879, no se aprecia quién firma el documento que va dirigido al alcalde de Madrid, se dice que el 31 de diciembre de 1878 se acordó remitir el proyecto de tranvía de Madrid a Alcalá al ayuntamiento madrileño según disponían los párrafos 3º y 4º del artículo 82 del Reglamento de 1878.

El 1 de mayo de 1879, el ingeniero director de Vías Públicas municipal informó a la Comisión de Tranvías del ayuntamiento capitalino

---

[16] El arroyo del Abroñigal constituía el final del municipio de Madrid y sobre él se levanta la autopista M-30; El puente de Viveros sobre el Jarama está en el término de San Fernando de Henares mientras que los puentes sobre los arroyos Torote y Camarmilla están dentro del término municipal de Alcalá.

[17] Federico Locatelli Abogradiz y Cattaneo, Conde de Locatelli, solicitó al ayuntamiento madrileño la concesión de un tranvía de circunvalación en julio de 1873. Después de varias modificaciones, el expediente quedó paralizado en diciembre de 1877 porque el consistorio estaba proyectando un tranvía que transportara los cadáveres a la Necrópolis del Este que estaba siendo proyectada (Tartajo, 2014c: 7).

que, conforme con la Junta Consultiva Municipal, el proyecto de Bellver era aceptable pero había que recordar los otros proyectos y solicitudes de concesión de líneas de tranvías como uno "pedido con bastante anterioridad" por la Compañía del Tranvía del Barrio de Salamanca al de Pozas y que coincidía ese mismo trayecto; se menciona el proyecto municipal de tranvía al cementerio del Este y "otros varios informados según consta en esa comisión".

Comienzan los problemas que entorpecen la concesión

El expediente de concesión de la línea que nos ocupa y perteneciente a la Sección de Tranvías y Transportes por carretera, del Ministerio de Obras Públicas permite conocer la secuencia de problemas –con origen en 1877– que entorpecieron la concesión hasta el punto de no permitirla (AGA, 25/28514. Carpeta 12).

Con fecha de 10 de junio de 1879, un documento con membrete de la Secretaría del Ayuntamiento de Madrid nos muestra que el proyecto de Bellver era racional y estaba bien presentado pero chocaba con una petición anterior de la Compañía del Barrio de Salamanca a Pozas para cubrir un trayecto hasta las Ventas del Espíritu Santo[18] que coincidiría con el de Bellver. Otros inconvenientes eran que se había procedido a estudiar el ensanche de la carretera desde la Plaza de la Independencia (Puerta de Alcalá) y que el ayuntamiento había hecho formular un proyecto de tranvía para servicio de la Necrópolis. Por todo ello, la Comisión de Tranvías, suscribiendo lo manifestado en anteriores informes por la Junta Consultiva Municipal y el ingeniero director de Vías Públicas del Ayuntamiento de Madrid, opinaba que no procedía la aprobación del proyecto de Bellver. Una nota en el mismo

[18] Este tramo solicitado por Tranvía de Madrid, compañía que recorría el barrio de Salamanca hasta el de Pozas, fue denegado a favor de otra petición más antigua y presentada por José López Sánchez el 4 de marzo de 1879 para cubrir el trayecto desde el Portillo de Embajadores a las Ventas del Espíritu Santo pasando por el contorno sureste del casco histórico. La concesión a López Sánchez fue el 5 de julio de 1881. Sin embargo, el ayuntamiento no aprobó en un primer momento (30 de junio de 1879) la solicitud de López Sánchez porque anteriormente se había presentado otro proyecto que podría ser el de Anglada o el de Locatelli y que coincidirían, parcialmente, con su recorrido. Además hubo otros proyectos de tranvías a las Ventas como el presentado por los propietarios de terrenos colindantes a la carretera de Aragón (en escrito de 22 de noviembre de 1879 y dirigido al Ayuntamiento de Madrid. (Carpeta con expedientes instruidos en el Gobierno Civil. AGA, 25/28514) y que no fue aprobado y otro, de la Sociedad General de Tranvías, estudiado en 1878 (López Bustos, 1998: 40).

documento, con fecha de 30 de junio de 1879, revela que "se acordó aprobar el dictamen" en sesión municipal[19].

Ese mismo 10 de junio, Bellver escribió al alcalde de Madrid y le recordó la secuencia de trámites efectuados desde el día en que presentó el proyecto al ministro de Fomento. Alegó que efectuó el pago del 1% del importe de las obras[20], que su solicitud apareció en la "Gaceta de Madrid" y en el "Boletín Oficial de la Provincia de Madrid" y que después de los treinta días de exposición pública no aparecieron reclamaciones, que el proyecto pasó por técnicos autorizados que avalaban la exactitud y rigor de los datos contenidos en el mismo y que opinaban favorablemente sobre su propósito. Bellver continuó su escrito quejándose de que el ayuntamiento recibió el expediente de manos del gobernador civil pero que, "distraído en asuntos más preferentes" no llegó a emitir el dictamen que solicitó. Bellver no entendió que esas preferencias echasen en olvido su petición, pues asegura que el expediente se guardaba en Secretaría del ayuntamiento porque estuvo expuesto durante el plazo de información pública. Bellver insistió en que su solicitud tiene derecho de preferencia antes que la otra para un tranvía desde Cibeles a Ventas del Espíritu Santo y emprendida por Carlos Spearing y varios propietarios de quienes se tratará más adelante y que aunque la otra propuesta se hubiera presentado antes, las leyes de Obras Públicas anterior y la de ese momento establecían que se otorgarían concesiones a los proyectos de más importante utilidad, siendo el tranvía de Madrid a Alcalá "de una importancia y utilidad inmensamente mayor" que el de Madrid a las Ventas del Espíritu Santo. Insistía en que los acuerdos que se tomaran a favor de la otra línea contravenían la ley y perjudicaba al tramo de Ventas del Espíritu Santo a Alcalá de Henares porque "haría desistir del pensamiento de construir esa sección por ser, aislada, en un negocio ruinoso para toda empresa"; un acuerdo que otorgara la concesión a la otra línea llevaría a que Bellver abandonara su propósito debido a los importantes gastos. Toda esta exposición lleva a que Bellver suplicara que no se decidieran a favor del otro proyecto hasta que su expediente no fuera tratado, o que el ministro de Fomento diera una solución habiendo estudiado ambos proyectos a la vez. Bellver acabó advirtiendo que utilizaría todos los recursos legales hasta obtener cumplida reparación si se declarara "ociosa" su petición o no fuera atendida.

---

[19] Otro documento de 29 de julio de 1879 del gobernador civil al director general de Obras Públicas, Comercio y Minas también demuestra los acontecimientos relatados (AGA, 25/28514).

[20] Artículo 81 del Reglamento de 1878 para la Ejecución de la Ley de Ferrocarriles de 1877 (Bravo, 1891: 92).

Con fecha de entrada en el Ministerio de Fomento de 18 de junio de 1879 tenemos un escrito firmado por Francisco Bellver y dirigido al ministro de Fomento en el que se queja de que el Ayuntamiento de Madrid otorgó la autorización para construir un tranvía desde la fuente de Cibeles a las Ventas del Espíritu Santo sin las formalidades de subasta a Carlos Spearing, director de la *Madrid Street Tramways y Compañía Limitada*, y a varios propietarios de terrenos colindantes a la Puerta de Alcalá. Ese tramo autorizado, al coincidir con parte del trayecto del tranvía de Bellver, generaba un lógico perjuicio al caso que nos ocupa. Expone que el Ayuntamiento concedió aquella línea con irregularidades en el procedimiento y violando la vigente ley de ferrocarriles y su reglamento. Bellver esperaba del ministro que "amparara sus derechos, restableciera el imperio de la ley y pusiera coto a las demasías del Ayuntamiento de Madrid, contra informes de la Junta Consultiva Municipal, la Comisión de Tranvías y la opinión de los Regidores Síndicos". Uno de esos expedientes instruidos parecen revelar que, el 9 de noviembre de 1877, varios vecinos y propietarios de terrenos que iban a ser ocupados por la prolongación de la calle de Alcalá hasta el límite del ensanche[21] recordaron al ayuntamiento madrileño que se convino la cesión de ese suelo, lo que generaría la obtención de beneficios como la concesión de una línea de tranvía que circularía desde la plaza Mayor hasta un punto de la calle de Alcalá[22] en que se separaría de la carretera de Aragón y desde donde partirían una vía hacia Ventas del Espíritu Santo y otra hasta la plaza de toros. Aquella exposición no produjo el acuerdo esperado por los propietarios, así que volvieron a dirigirse al ayuntamiento el 29 de abril de 1878 con los documentos que requería la vigente ley de ferrocarriles en aquel momento (Memoria, planos y el presupuesto del tranvía aunque no menciona el pago de una fianza que representase un tanto por ciento del valor total del proyecto) y solicitando la concesión por un plazo de años que no es claramente legible[23]. Se pasó informe a la Junta Consultiva Municipal, que lo evacuó manifestando que no debía tramitarse el expediente, lo que fue aceptado por la Comisión de Tranvías. Los propietarios volvieron a solicitar la concesión y alegaron que, como su petición era anterior a la nueva legislación,

[21] Con arreglo al artículo 15, segunda parte, de la Ley de Ensanche de 22 de diciembre de 1876.

[22] Plaza Mayor, calle Atocha, Carretas, plaza del Ángel, Santa Ana, calle del Prado, San Jerónimo, Tragineros, calle Alcalá hasta su separación de la carretera de Aragón.

[23] Parece leerse 51 años. Las concesiones de tranvías no podían hacerse por más de 60 años, y serían objeto de subasta que versaría sobre el tipo de las tarifas máximas o sobre el tipo de concesión (Art. 76 Ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877. Bravo, 1891: 53).

no tenían porqué acogerse a ella y que dicha concesión debía otorgarse en cumplimiento de un convenio entre ellos y el consistorio capitalino. Bellver, entonces, intentó invalidar los movimientos de los propietarios debido a que la petición realizada el 9 de enero de 1877 era anterior a la Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre del mismo año y que los documentos fueron presentados tras la entrada en vigor de la misma. En cuanto al convenio al que se refirieron los propietarios, Bellver lo tacha de "superchería" ya que la Comisión de Tranvías y el letrado consultor[24] aseguraron que no existió ni virtual ni escrito aunque acepta que pudo haber promesas por parte de algunos concejales. Bellver siguió exponiendo que el letrado informó que el Ayuntamiento no se creó ninguna obligación que diera derecho a exigirle la concesión, a favor de la empresa de tranvías del Barrio de Salamanca, la ampliación de la línea hasta la plaza de toros ni se impuso obligación alguna que diera derecho a los propietarios para exigir tal concesión. Bellver nos vuelve a informar que el 24 de febrero de 1879, los propietarios y Carlos Spearing, como director de la *Madrid Street Tramways y Compañía Limitada*, acudieron al ayuntamiento madrileño sin planos ni depósito de fianza para pedir que sólo se otorgara una de las dos concesiones a favor de Carlos Spearing para llevar el tranvía desde Cibeles a Ventas del Espíritu Santo; la instancia de estos peticionarios pasó a los once procuradores síndicos del consistorio, quienes manifestaban apoyar el dictamen del Letrado Decano que fue emitido el 15 de febrero y quienes afirmaban que no se encontró ningún informe donde constase un compromiso escrito que obligara al ayuntamiento a conceder la línea y que la instancia presentada el 9 de noviembre de 1877 era improcedente. Sin embargo, sigue exponiendo, los procuradores añadieron que por razones de equidad y conveniencia para el servicio público se podría hacer una excepción de la ley vigente en el momento y aceptar un proyecto que empalmara con el tranvía del Barrio de Salamanca en las inmediaciones de la fuente de Cibeles para seguir el trazado sobre las propiedades tal y como deseaban los propietarios; todo ello evitaría las reclamaciones y quejas que, "aunque no estuvieran fundadas en un derecho estricto, merecen ser tomadas en cuenta porque provenían de personas muy respetables por todas sus circunstancias". Así se conformó la Comisión de Tranvías y el Ayuntamiento de Madrid, lo que llevó a Bellver a preguntarse si las leyes no obligaban a los españoles a cumplirlas sin distinción de sus respetabilidades y si podía prosperar una concesión sin haberse efectuado

[24] La Comisión, que debió desechar las peticiones por improcedentes, pasó el expediente al letrado junto con otro expediente a instancias de la Compañía del Tranvía del Barrio de Salamanca y que fue incoado para llevar el tranvía hasta la plaza de toros.

los trámites y subastas requeridos por la ley. Por todo ello, Bellver rogó al ayuntamiento que procediera tal como establecía la legislación vigente y que no permitiera ejecutar las obras.

El 5 de julio de 1879, el Alcalde de Madrid expresó al gobernador civil de la provincia que no había inconveniente en el proyecto de Bellver pero que existían otras solicitudes previas y que la Comisión de Tranvías dictaminó que no procedía aprobar el proyecto, lo cual se remitió al ministro de Fomento junto con las quejas de los vecinos del Distrito de la Inclusa y del Barrio de Peñuelas, que protestaban porque se mantuviera el acuerdo del ayuntamiento. Finalmente, el alcalde propuso al gobernador que se concediera el tranvía desde la Fuente de Cibeles hasta las Ventas del Espíritu Santo a favor de la Empresa de Tranvías de Madrid, cuyo acuerdo aparecía en un expediente que obraba en el Gobierno Civil desde el 9 de junio de 1879.

El periódico El Amigo publicó el 13 de julio de 1879[25] que el Ayuntamiento de Madrid aprobó la concesión de un tranvía que partiera de esa capital y finalizara en la ciudad de Alcalá. Contrasta con que el 15 de junio de 1879, ese consistorio concedió autorización para la construcción de un tranvía desde la plaza de Cibeles y terminara en las Ventas del Espíritu Santo[26].

Las quejas de Bellver fueron escuchadas de tal manera que el gobernador civil, según documento de 29 de julio de 1879, informó al alcalde que no encontraban ajustado a las disposiciones que regían sobre la materia y que el expediente instruido por el ayuntamiento madrileño para la concesión del tranvía a Alcalá se devolvió a la misma corporación municipal para que se tramitara en debida forma y se cumplieran las indicaciones que hizo el Gobierno Civil el 14 de septiembre de 1878.

El 9 de septiembre de 1879, la Dirección General de Obras Públicas, Comercio y Minas del Ministerio de Fomento pidió al gobernador civil que remitiera al Ayuntamiento de Madrid el proyecto y expediente. Ello parece suponer el desbloqueo de la situación a favor de Bellver.

A partir de aquí, comenzó el proceso por el que los ayuntamientos de Madrid, Canillejas, San Fernando de Jarama, Torrejón de Ardoz y Alcalá abren el proyecto de tranvía a información pública para recoger las reclamaciones que pudieran surgir.

---

[25] El Amigo: Año II Número 73 – 13 de julio de1879, página 3. Biblioteca Virtual de Prensa Histórica.

[26] El Amigo: Año II Número 69 – 15 de junio de 1879, página 4.Biblioteca Virtual de Prensa Histórica.

El 20 de octubre de 1879, el alcalde de Torrejón de Ardoz y el secretario de su ayuntamiento certificaron que no hubo ninguna reclamación ni a favor ni en contra en los 20 días que el proyecto estuvo expuesto al público.

Un día después, se certificó que no se produjo reclamación alguna en el Ayuntamiento de Canillejas. Dicho ayuntamiento, en informe de 23 de octubre, no añadió nada en contra "de tan buen pensamiento, que no ha de traer perjuicios a terceros sino ventajas a la inmensa mayoría de estos pueblos" servidos por la línea tranviaria de Bellver.

La ciudad de Alcalá aplaudió el proyecto del tranvía como se verá en el apartado siguiente. Entre diciembre de 1879 y enero de 1880 se sucedieron numerosas opiniones a favor de la línea por el impacto positivo que podría tener en la urbe complutense y su alfoz.

El 13 de noviembre de 1879 apareció publicado en la "Gaceta de Madrid"[27] y en el "Diario Oficial de Madrid"[28] que el Ayuntamiento de Madrid iba a abrir a información pública, por espacio de veinte días, el proyecto de tranvía desde la Fuente de Cibeles de Madrid hasta la ciudad de Alcalá de Henares por la Carretera de Aragón.

Pero la capital madrileña, tras haber expuesto al público durante 20 días el proyecto, escribió al gobernador civil el 5 de marzo de 1880 expresándole que denegaba la concesión solicitada por Bellver debido a las protestas presentadas por varios peticionarios de otros tranvías y otras razones que consignó dicho ayuntamiento el 10 de junio de 1879.

Las protestas provenían del peticionario de una línea de tranvía, Fernando Beltrán y Aguado, el día 19 de noviembre de 1879 y de varios propietarios, con fecha de 22 de noviembre del mismo año:

El señor Beltrán expuso que el 27 de marzo de 1878 presentó en el Ayuntamiento de Madrid un proyecto de tranvía dividido en varios trayectos pero que fue devuelto debido a la posterior publicación del Reglamento de 24 de mayo de 1878 que marcaba el procedimiento para la tramitación, aprobación y concesión de líneas[29]. Este peticionario volvió a presentar al Gobierno Civil su proyecto el 20 de junio de 1878, previo pago del 1% del presupuesto calculado. Dicho organismo publicó el anuncio según establecía el párrafo segundo del artículo 101[30] y no se presentó ninguna protesta legal

---

[27] Número 317, página 346. Gazeta: colección histórica. Boletín Oficial del Estado.

[28] Gaceta de Madrid, n.º 317, pág. 441 y Diario Oficial de Madrid, n.º 317 (AGA, 25/28514).

[29] La Ley de Ferrocarriles de 1877 avisaba de la necesidad de ese depósito (artículo 26) para los ferrocarriles y nada en caso de tranvías pero el artículo 81 del Reglamento de 1878 ya especifica la necesidad de realizar ese depósito para el caso de los tranvías (Bravo, 1891: 42 y 92).

[30] En dicho reglamento, ver Bravo, 1891: 97-98.

atendible ni ningún proyecto que mejorase su propuesta. El expediente de Beltrán pasó al Ayuntamiento de Madrid para ser tramitado pero la sorpresa fue comprobar que existían anuncios publicados por la Secretaría Municipal referentes a tranvías solicitados por los dueños de terrenos próximos a la Puerta de Alcalá y por Francisco Bellver. Uno de los trayectos solicitados por Beltrán discurría entre la fuente de Cibeles y la Carretera de Aragón previo paso por la Puerta de Alcalá y el Fielato sito en el límite del ensanche. La coincidencia de trayecto con el proyecto de Bellver le hacía pensar en un notable perjuicio para su propuesta e intereses. Además, Beltrán no tenía seguridad de que los proyectos presentados y mencionados en los anuncios públicos hubieran cumplido todas las prescripciones legales. Es por ello por lo que suplicó se diera curso a su petición, tal como determinaba el Reglamento de 24 de mayo de 1878.

Los propietarios también vieron el anuncio hecho público el 13 de noviembre en el citado diario y se sentían perjudicados, por lo que alegan que solicitaron la concesión del tranvía entre Cibeles y las Ventas del Espíritu Santo en "fecha mucho anterior" que Bellver. Añadieron que existía un "verdadero contrato bilateral entre el Ayuntamiento y los propietarios cedentes de esas calles", razón por la cual suplicaron que se sobreseyera la petición de Bellver, que se declarara negativa y que no se le concediera la explotación de la línea.

Por su parte, en una instancia dirigida al ministro de Fomento el 17 de noviembre de 1879, Bellver manifestaba que el Ayuntamiento de Madrid estaba tramitando el expediente de concesión de una línea tranviaria desde Cibeles a las Ventas del Espíritu Santo con un ramal a la Plaza de Toros[31], según se expresaba en un anuncio de información pública con fecha de 31 de octubre pero publicado el 10 de octubre del presente año en el "Diario Oficial de Madrid". Aseguraba que los dos proyectos eran incompatibles, que el suyo llevaba más de un año en un despacho del Ayuntamiento de Madrid a pesar de las reclamaciones que había hecho y que su proyecto debía haber figurado en el citado anuncio. Por ello, suplicó al ministro que instara al consistorio madrileño para que activara el despacho de su expediente o que se elevaran los dos proyectos –el suyo y el que solicitaba el Ayuntamiento de Madrid y los propietarios de los terrenos inmediatos a la Puerta de Alcalá– para que él resolviera el problema.

[31] Ubicada, desde 1874 hasta que fue sustituida por la actual de Las Ventas, en la actual plaza de Felipe II y frente al actual Palacio de los Deportes de la Comunidad de Madrid (Un recorrido por las antiguas plazas de toros de Madrid. ABC, 07/07/2010).

El 3 de enero de 1880, la Comisión de Tranvías remitió a Francisco Bellver las copias de las instancias con las quejas por el tranvía a Alcalá de Henares realizadas por los propietarios de los terrenos y por Fernando Beltrán y Aguado.

El 25 de enero de 1880 se produjo la respuesta de Bellver al alcalde de Madrid. Alegaba que el señor Beltrán no efectuó el depósito del 1% tal y como disponía la Ley General de Obras Públicas de 13 de abril de 1877 y que por ello se le devolvió el proyecto, lo que impidió su tramitación y le invalidó todo los derechos de cara a la concesión. Por esa razón volvió a presentarlo, como ya se mencionó, el 20 de junio de 1878 de una manera ajustada a las prescripciones de la ley. Bellver añadió que presentó su proyecto el 14 de mayo de 1878 y que se hizo público por el anuncio de la Dirección General de Obras Públicas el 6 de junio de 1878 y que iba inserto en la "Gaceta de Madrid" el 13 de junio del mismo año. Estas razones le aseguraban el derecho de prioridad en lugar de al señor Beltrán aunque también justificó que el interés público de su línea ya le hacía merecedor de la concesión debido al hecho de que su tranvía iba a tener una distancia de 28 kilómetros, que serviría a varias poblaciones hasta su llegada a la ciudad alcalaína y a las situadas en una franja de 10 kilómetros alrededor de la línea, todas ellas ubicadas en una comarca de gran riqueza agrícola. Con todo, Bellver llegó a escribir que su trayecto y el de Beltrán eran compatibles y que podían autorizarse. En cuanto a las reclamaciones de los propietarios, Bellver aseguraba que no estaban fundadas porque tan sólo presentaron una instancia al consistorio capitalino el 9 de noviembre de 1877 en la que le recordaban que "por ciertos convenios que sólo habían existido en la mente de ellos" se les debía conceder la concesión de un tranvía desde la Plaza Mayor a la calle de Alcalá y la Carretera de Aragón[32] para después dividirse en dos vías que llegarían a las Ventas y a la Plaza de Toros. Como esa petición no se pudo atender por las irregularidades que existían, los propietarios volvieron a presentar en el Ayuntamiento de Madrid, el 28 de abril de 1878, el proyecto compuesto de Memoria, planos y presupuesto pero les faltó el depósito del 1% del coste del proyecto, lo que provocó la devolución del proyecto por parte de la Junta Consultiva Municipal y de la Comisión de Tranvías por no ajustarse a la ley y porque hubo un convenio con el consistorio que no existía ni verbal ni escrito, según el letrado consultor del Ayuntamiento de Madrid, los procuradores síndicos, la Comisión de Tranvías y la corporación municipal.

[32] El recorrido sería: plaza Mayor, Atocha, Carretas, plaza del Ángel, plaza de Santa Ana, Prado, San Jerónimo, Trajineros (lateral desde Atocha a Neptuno), Alcalá, carretera de Aragón y desde aquí una vía iría a Ventas y la otra a la Plaza de Toros.

Bellver continuó explicando que el 24 de febrero de 1879, los propietarios de los terrenos y Carlos Spearing acudieron al ayuntamiento para reclamar que sólo se concediera una de las dos peticiones a favor de éste último y que uniera Cibeles con las Ventas y la Plaza de Toros pero esta petición ya era posterior a la suya[33]. Finalmente, Bellver se comprometió a construir un pequeño ramal de acceso a la Plaza de Toros –lo que le haría más competitivo frente a otras solicitudes– y suplicó que se desestimaran las reclamaciones del señor Beltrán y de los propietarios de los terrenos inmediatos a la Puerta de Alcalá.

La negativa al proyecto de Bellver parece implacable pues el Ayuntamiento de Madrid escribió al gobernador civil el 31 de enero de 1880 para comunicarle que, después de hecha la confrontación por parte del ingeniero director de Vías Públicas y de haber enviado a Bellver las protestas de los otros peticionarios, no procedía examinar los derechos de preferencia debido a que se trataba de un hecho prejuzgado en virtud de un informe con fecha de 10 de junio de 1879, ya tratado en este artículo, el cual servía para denegar la concesión del tranvía a Alcalá de Henares.

Pero el asunto dio un giro esperanzador para Bellver ya que la Jefatura de Obras Públicas del Ministerio de Fomento –como se desprende de un escrito del ingeniero jefe de Obras Públicas del Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos al gobernador civil fechado el 22 de abril de 1880– concluyó que era preferible el tranvía de circunvalación y de servicio a la Necrópolis sobre el de Bellver en caso de ser incompatibles pero que como sólo coincidían sus trazados en 797 metros en la parte de la carretera del Estado dentro del término municipal de Madrid, era posible hacer compatibles las dos iniciativas mediante la colocación de dos vías en ese trayecto que tenía una anchura de 8 metros. Este organismo estatal añadía que el proyecto de Bellver era útil para la comarca, como así se desprendía de las alabanzas hacia el mismo por parte de los ayuntamientos de esa parte del partido judicial complutense. En la misma línea iba el escrito de la Sección de Fomento de la Comisión Provincial en su escrito al Gobernador Civil el 15 de junio de 1880, pues entendía que el tranvía a Alcalá de Henares fomentaría las relaciones comerciales e industriales de las poblaciones por donde discurriría la línea y de los pueblos situados en la periferia de estos, lo que hace acordar a esta comisión que el proyecto de Bellver era favorable

[33] El Reglamento de 24 de mayo de 1878 establecía que todo proyecto de tranvía sobre vía pública debía acompañarse de memoria, planos, pliego de condiciones facultativas, presupuesto y tarifa –artículo 78– y acreditar el depósito de una fianza equivalente al 1% del presupuesto –Artículo 81– (Bravo, 1891: 91-92); Bellver afirmaba que no se entregó la totalidad de lo requerido.

pero con las prescripciones del ingeniero encargado de la carretera estatal y que podía hacerse compatible en los 797 metros que también ocuparía el tranvía de circunvalación y de servicio a la Necrópolis y que correspondían al tramo de carretera del Estado dentro del término de Madrid. El tranvía de Bellver también contó con la opinión favorable del gobernador civil debido a los beneficios en las relaciones comerciales e industriales de la comarca tal y como consta en un escrito dirigido al director general de Obras Públicas el 3 de julio de 1880. Finalmente, en sesión celebrada el 23 de noviembre de 1880, la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos calificó el proyecto como "de demostrada conveniencia y utilidad" pero con la necesidad de considerar siete prescripciones técnicas y que obrasen en el organismo estatal los informes que había en trámite por el Ayuntamiento de Madrid para decidir cuál de todos los proyectos era prioritario (AGA 25/28622 carpeta 5).

Ha de pasar casi un año para que vuelvan a aparecer noticias. El 17 de agosto de 1881 se produjo una comunicación del ministro de Fomento al director general de Obras Públicas en la que transmite que Su Majestad el rey aprobó el tranvía de Bellver pero sólo entre Ventas y la ciudad de Alcalá, atendiendo a las prescripciones técnicas[34] que indicó el ingeniero jefe al director general de Obras Públicas el 21 de diciembre de 1878. Este lapso de tiempo evidencia que el tramo entre Cibeles y Ventas iba a estar servido por otra concesión: la empresa del Tranvía de Madrid solicitó una línea "desde la fuente de Cibeles por la Carretera de Aragón hasta el límite del Ensanche", lo que en un primer momento fue aprobado por el gobernador civil tal como consta en la sesión de 5 de enero de 1881 del Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid, pero que finalmente se rechazó a favor de la línea concedida a don José López Sánchez para unir Embajadores y Ventas y que acabó pasando a la Sociedad del Tranvía del Este[35] según publicaba la "Gaceta de Madrid" el 12 de julio de 1881.

Francisco Bellver y Plá acabó por renunciar a su soñado tranvía. El 20 de agosto de 1881 cedió y traspasó sus derechos de concesión del tranvía de Madrid a Alcalá –aprobado el 17 de agosto de 1881– a don José Linares y Morales, presidente del Consejo de Administración de la Sociedad del Tranvía del Este de Madrid[36]. Un documento del Ministerio de Fomento al

---

[34] Ver la información contenida en un documento de 21 de diciembre de 1878 firmado por el ingeniero jefe de Obras Públicas en la provincia de Madrid, tratado al principio del apartado 3 de este artículo.

[35] Tartajo, 2009: 23.

[36] La sociedad adquisidora entregó en la Caja General de Depósitos la cantidad de 13.000 pesetas para cubrir el 1% del presupuesto del proyecto.

director general de Obras Públicas fechado el 13 de septiembre de ese año, y que luego pasa al gobernador civil, revela que se dio fe de que los procesos de traspaso fueron correctos y de que la sociedad receptora se constituyó en Sociedad Anónima, tal como fue publicado el 2 de agosto en la "Gaceta de Madrid"[37]. Los derechos fueron cedidos y Bellver recibió el depósito inicial de 100.000 pesetas, sustituyéndose la fianza por la que hizo la Sociedad del Tranvía del Este.

Finalmente, en un escrito dirigido al ministro de fomento el 18 de octubre de 1882, José Linares manifestaba que a la Sociedad del Tranvía del Este no le convenía la explotación y construcción del tranvía a Alcalá de Henares ya que a los coches denominados "Ripert"[38] pertenecientes a la Compañía General de Ómnibus se les permitía hacer uso sistemático del raíl de las compañías de tranvías de Madrid, razón por la que acabó renunciando a todos los derechos que le concedía la ley por los estudios y proyecto aprobado de tranvía desde Ventas a Alcalá de Henares. La renuncia se hizo efectiva tal como se desprende del escrito dirigido, el 4 de noviembre de 1882, por el Ministerio de Fomento al director general de Obras Públicas y en el que se lee que el rey dispuso que se considerase a dicha sociedad como voluntariamente apartada de todos sus derechos de concesión, se devolvieran los planos del proyecto y la fianza, lo cual se hizo el 22 de noviembre de 1882.

La ciudad de Alcalá ante la llegada del tranvía de Francisco Bellver

El proyecto, expuesto al público durante veinte días de los meses de septiembre y octubre en los ayuntamientos de Torrejón de Ardoz y Canillejas, no tuvo oposición por parte de los vecinos de aquellos pueblos.

El expediente y el proyecto llegaron a nuestra ciudad el 25 de septiembre de 1879, siendo alcalde Esteban Azaña. Estuvo expuesto al público durante 20 días y fue devuelto al Gobierno Civil el 26 de enero de 1880.

El 6 de diciembre, don Gregorio Azaña y Rajas en calidad de vecino, propietario y notario, se declaró enterado del anuncio y manifestaba la conveniencia del establecimiento del tranvía ya que sería de gran utilidad a

[37] Número 214, página 347. Gazeta: colección histórica. Boletín Oficial del Estado.

[38] Estos vehículos movidos con caballerías eran de dimensiones más pequeñas que los tranvías y sus ruedas también podían rodar por los carriles de ranura de los tranvías. Al no tener que soportar costes como los de construcción y mantenimiento de la vía que se exigía al tranvía para circular, pretendieron ser un medio de transporte más competitivo aunque acabaron fracasando (Tartajo, 2014b:57).

la población de la ciudad y a la empresa ejecutora porque el terreno donde iría la vía era carretera general del Estado.

El 9 de diciembre, Santos Sierra e Izquierdo se declaraba enterado y daba su opinión como vecino y comerciante de Alcalá. El tranvía sería conveniente y ventajoso para el comercio y los vecinos. Debido al trazado por la carretera general, no sería preciso abonar ninguna cantidad por expropiaciones.

El 13 de diciembre declaró Manuel Calzada y Santiváñez, en calidad de propietario, vecino y comerciante, ensalzando la utilidad que tendría para particulares y comerciantes y reiterando la ausencia de "grandes sacrificios metálicos por ser el trayecto una carretera general del Estado". Ese mismo día, el juez municipal de Alcalá y del juzgado de Primera Instancia de la ciudad Lope Ignacio Fuentes aplaudió la idea y manifestó la ausencia de indemnizaciones y expropiaciones debido a que la ocupación de la vía sería en la citada carretera, pues no penetraría en la ciudad.

No existiendo en la ciudad persona "perita", se dejó que el maestro de obras y agrimensor de la Real Academia de San Fernando José Vilaplana dejara su dictamen el 19 de enero de 1880. Vilaplana estuvo en la misma línea que los anteriores vecinos pues aseguraba que el tranvía reportaría grandes beneficios para la agricultura, industria y comercio de la ciudad y sus pueblos limítrofes. También se refirió al escaso coste de las obras al no ser necesarias expropiaciones.

El último en declarar fue Vicente Saldaña, regidor síndico del Ayuntamiento de Alcalá, quien destacó el impacto positivo que tendría el tranvía en la industria, el comercio y en la población aunque no tanto en la agricultura. Destacó los beneficios para los muchos vecinos de los pueblos que visitaban diariamente la ciudad complutense.

Todas estas aportaciones fueron remitidas al Gobierno Civil el 28 de enero de 1880 por el alcalde Esteban Azaña y el secretario Eugenio Vera (AGA, 25/28514).

4. EL PROYECTO DE TRANVÍA ELÉCTRICO DE 1930

El "Proyecto de un tranvía de Madrid a Alcalá de Henares por la carretera" (Archivo Municipal de Alcalá de Henares, 1496. Nº 3) fue redactado en 1930 por Víctor del Buen. La característica es que tan sólo se trató de un Ejercicio de Reválida, es decir, una prueba que había que superar al cursar el programa de asignaturas de determinadas carreras universitarias para obtener el título, que en este caso debió ser el de Ingeniero; el examen

de Reválida podía consistir en la redacción y presentación de un proyecto al tiempo que un examen teórico permitía dar cuenta de la capacidad del aspirante.

El contexto de servicio de la línea era el de un territorio principalmente agrícola; en ese momento, la capital madrileña tenía 733.037 habitantes mientras que Alcalá, la capital comarcal, tan sólo albergaba 11.142 habitantes. De lejos seguían Torrejón, con 2.079 habitantes, y Canillejas con 1.518 habitantes. En el radio de influencia de este tranvía estaba Canillas (5.813 habitantes), Vicálvaro (6.361), Barajas (1.520) y Coslada (333 habitantes), todos ellos pertenecientes al Partido Judicial complutense en esos años.

En el apartado de Memoria se reconoce el hecho de que Alcalá y Madrid estuvieran unidas por autobús en la carretera de primer orden era un peligro para la marcha económica de la explotación del tranvía porque el autobús gozaba de ventajas como la flexibilidad a las condiciones del tráfico o que las nuevas tecnologías de construcción les confieren mayor velocidad comercial y comodidad[39]. Este tranvía estaba justificado, además de por motivos demográficos, porque Alcalá proveía a Madrid de cereales y hortalizas y Torrejón de Ardoz producía un pan muy apreciado en esa capital. Alcalá, además, tenía carácter de cantón militar de Madrid, con 5 cuarteles y aeródromo, pero también estaba considerada como un centro turístico de interés para los madrileños. En aquel momento partían autobuses desde la madrileña plaza de Cánovas, que llegaban al pueblo de Torrejón de Ardoz en treinta minutos. Los autobuses que salían de la ciudad complutense marchaban a 40 kilómetros por hora, lo que hacía conveniente dotar a los tranvías de motores que permitieran velocidades aproximadas a los 52 km/h, algo que requeriría de una tensión en la línea de 550 V entre Canillejas y Madrid y de 1.100 V entre Canillejas y Alcalá; ello haría necesaria una subestación con rectificadores de mercurio en Torrejón de Ardoz y un grupo rectificador en la central de Ciudad Lineal hasta Canillejas. Sin duda, la seria competencia que hacía el autobús sobre el tranvía ya era apreciado por Víctor del Buen y que había generado una precariedad en líneas como La Coruña– Sada, Vigo-Bayona o San Sebastián-Tolosa.

---

[39] Los tranvías ya venían arrastrando una agonía que presagiaba su decadencia desde los años veinte del siglo XX. Un Decreto de 1933 (Gaceta de Madrid, nº 206, 25 de julio de 1933: 539) ya dejaba ver que las concesiones a tranvías se hicieron en una época en que no se preveía el auge que tenía el automóvil en los momentos en que Victor del Buen redacta su proyecto; además, se empezaba a considerar el daño que generaban los tranvías a las vías por donde transitaban, especialmente las estatales, el entorpecimiento al tráfico de automóviles y que el transporte público ya estaba bien servido por autobuses e, incluso, los incipientes trolebuses (García, 2018b: 189).

La línea tendría una longitud de 27,2 kilómetros y partiría del barrio de Ventas, en el kilómetro 3,800 de la carretera; tendría una vía sencilla –no se informa del ancho de vía– que iría sobre firme especial entre Torrejón de Ardoz y Alcalá y sobre adoquines desde Canillejas a Torrejón. El carril sería de tipo "Phoenix" hasta el kilómetro 31, el cual se colocaría sobre traviesas de 1 metro distantes entre sí.

Se preveía una parada en el "estrechísimo" puente sobre el Torote y dos obligadas al penetrar en el servicio urbano de Alcalá (entre el km 29 y el 31), con lo que parece claro que este tranvía permitiría la movilidad interna de la ciudad complutense. El final más adecuado, en opinión del autor del proyecto, sería la plaza Mayor de Alcalá –hoy de Cervantes– si no lo impidieran las calles estrechas y las difíciles curvas. Finalmente concluyó que la terminal más apropiada estaría en la plaza de la Estación de Ferrocarril, donde habría una sala de espera.

Las cocheras estarían en la ciudad alcalaína porque se consideraba mejor fijar las salidas de las poblaciones pequeñas y porque la construcción y la mano de obra resultaba más barata que en una capital como Madrid. Cada cochera sería una gran nave de 30 metros por 12 metros y cubierta por una bóveda de hormigón soportada por arcos cada tres metros apoyados en columnas; tendría capacidad para cuatro coches pues las dos vías que entrarían en su interior permitirían acoger dos coches en cada una mientras que una tercera vía-apartadero iría destinada reparaciones y taller.

La línea tendría un carácter netamente urbano hasta el kilómetro 5 en que se salía del casco madrileño. A partir de ahí sólo habría pueblos de muy reducido tamaño como San Fernando de Jarama (hoy de Henares) y Torrejón de Ardoz pero habría otras poblaciones en un radio de influencia menor a 5 kilómetros de la carretera como Coslada, Canillejas, Vicálvaro y Barajas. Preveía un crecimiento de la demanda debido a la influencia de un Madrid que empezaba a crecer y a la evolución de las costumbres y exigencias de la vida: 400.000 viajeros estimados al año, 5.500.000 de kilómetros anuales y 14.700 viajeros por kilómetro de línea y año.

En cuanto a los automotores, cada uno tendría 48 asientos y en la plataforma exterior habría espacio para 8 personas. Además, habría dos empleados (Uno solía ser el conductor y el otro, el revisor). La otra plataforma del extremo sería dedicada a mercancías. Tendrían motores de entre 27 y 29 caballos de vapor, lo que equivale a entre 100 y 110 CV por cada coche. Requerirían de una subestación eléctrica para facilitar el movimiento, que estaría en el kilómetro 20, en Torrejón de Ardoz.

Se emplearía material de la SICE: 4 motores G.E-270 de 45 CV a 500 V (o de 55 CV a 600 V) y sistema de mando "Sprague-General Electric", tipo PC-103-F con mando a 550V. El frenado sería automático del tipo "Automatic Variable Release", similar al que utilizaba Metro de Madrid.

El tiempo estimado de viaje entre Alcalá y Madrid era de 56 minutos, igual que en sentido contrario. En días laborables saldría un coche a la hora: a las 06:02 de la mañana saldría el primero de Alcalá y el último en llegar a la ciudad sería a las 23:56. El precio del billete entre Alcalá y Madrid sería de 1,95 pesetas aunque se aconsejaba subir a 2,95 pesetas dados los escasos beneficios que podría tener la línea.

Al ser un tranvía eléctrico, la corriente se desplazaría por cables de cobre sujetos a postes. A través del "trole" o pantógrafo situados en el techo de los coches, la electricidad haría mover los convoyes.

En nuestra ciudad sólo habría una sala de espera con marquesina mientras que en Torrejón de Ardoz y Canillejas serían marquesinas simples. Las oficinas centrales estarían en Madrid.

Los coches serían metálicos en su totalidad: los carretones o "trucks" serían del tipo Brill 77-E y las cajas serían de chapa acero y estarían equipadas con cuatro ventiladores. Los asientos serían móviles, con armazón metálico y forrados de cuero. El suelo estaría revestido con madera de Valsaín. Los coches estarían pintados "al duco" de verde oscuro y lucirían unos letreros en los que se leería "Madrid-Alcalá de Henares" en un frontal y "Alcalá de Henares-Madrid" en el otro, pues cuando el tranvía llegara a su destino tan sólo sería necesario que el conductor se dirigiera al extremo opuesto del tranvía para arrancar la máquina y reanudar la marcha.

El presupuesto sería 2.816.000 pesetas que podría ascender a 2.956.800 pesetas en concepto de imprevistos y gastos adicionales varios.

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alberich González, Joan (2012): "Los tranvías de vapor en España. Una historia (casi) desconocida", VI Congreso de Historia Ferroviaria, disponible en: http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/2003.pdf (consulta: 02/12/2017).

Alberich González, Joan (2013): *Los tranvías de vapor de la ciudad de Madrid. Los tranvías de vapor en España. Volumen II*, Madrid, MAF Editor.

Bravo Moltó, Emilio (1891): *Legislación de Ferrocarriles*, Madrid, Biblioteca Judicial, disponible en: https://sirio.ua.es/libros/BEconomicas/legislacion_ferrocarriles/index.htm (consulta: 23/11/2018)

Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras– D.G. de Carreteras e Infraestructuras (2008): *De los Tranvías a los Metros Ligeros en la Comunidad de Madrid.*

García Carvajal, Pedro Manuel (2018a): "El tranvía a vapor de Canillejas a la Ciudad de Alcalá de Henares. 1903", *Anales Complutenses*, XXX, Alcalá de Henares, Institución de Estudios Complutenses, pp. 185-218.

García Carvajal, Pedro Manuel (2018b): "Proyecto de tranvía eléctrico para Guadalajara (1917)", *Actas del XVI Encuentro de Historiadores del Valle del Henares*, Alcalá de Henares, Institución de Estudios Complutenses, Diputación Provincial de Guadalajara y Centro de Estudios Seguntinos-Ayuntamiento de Sigüenza, pp. 181-194.

Maure Rubio, Miguel Ángel (1991): *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.

Sánchez Moltó, M. Vicente (2015): "Actuaciones y transformaciones urbanas decimonónicas. La llegada del ferrocarril y el primer ensanche", Evolución histórica del urbanismo complutense, Alcalá de Henares, Institución de Estudios Complutenses, 185-227.

Tartajo Garrido, José Antonio (2006): "El ocaso de los tranvías españoles", IV Congreso de Historia Ferroviaria, disponible en http://www.docutren.com/historiaferroviaria/Malaga2006/pdf/V08.pdf (consulta 06/12/2017).

Tartajo Garrido, José Antonio (2009): "La génesis del tranvía de Madrid", V Congreso de Historia Ferroviaria, disponible en http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/050305_Tartajo.pdf (consulta: 22/11/2018).

Tartajo Garrido, José Antonio (2009, actualizado en 2014a): "La génesis del tranvía de Madrid", disponible en https://docs.google.com/file/d/0BwTkFaWgIAGoekJsZkJaeTl6MXc/edit (consulta: 14/07/2018).

Tartajo Garrido, José Antonio (2014b): "Tranvías de Madrid. Nueva historia abreviada", disponible en: https://electrovia.blogspot.com.es/2014/03/tranvias-de-madrid-nueva-historia.html (consulta: 14/06/2018).

Tartajo Garrido, José Antonio (2014c): "El duro final de los tranvías de vapor de Madrid", disponible en: https://drive.google.com/file/d/0BwTkFaWgIAGoRklib2w5M0kzVm8/edit (consulta: 23/12/2017).

Figura 1. Fototeca del Archivo Histórico Ferroviario de Madrid, [FA-0066-001, Vista de un tranvía tirado por mulas y adquirido en 1872-184 en Inglaterra por la Sociedade dos transportes colectivos do Porto (Portugal). Este tipo de tracción habría funcionado en los tranvías de 1871 y 1878 entre Alcalá y Madrid. Las ruedas irían encajadas en un raíl de ranura].

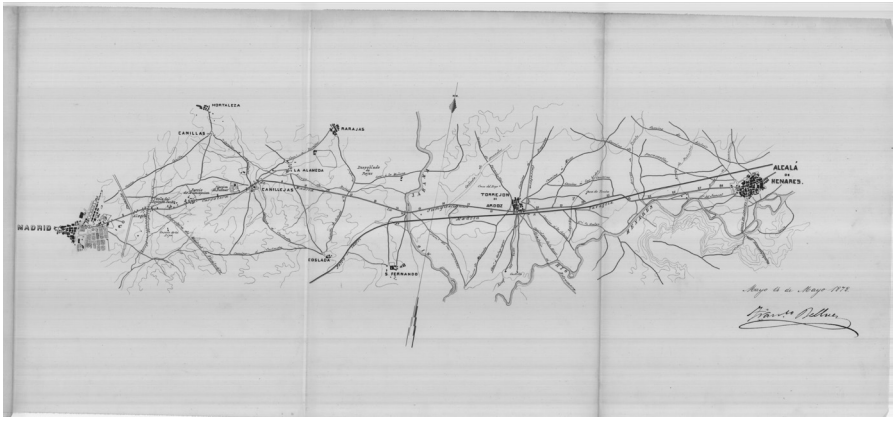


Figura 2. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración [Fondo Obras Públicas, IDD (04)037.000, caja 25/08296, Plano general del trazado de la línea tranviaria, fechado el 14 de mayo de 1878 y firmado por el promotor, Francisco Bellver. La cabecera, en Alcalá, parece situarse en lo que hoy conocemos como plaza de las 25 Villas]

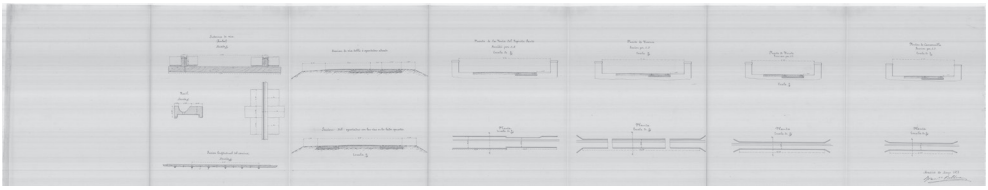
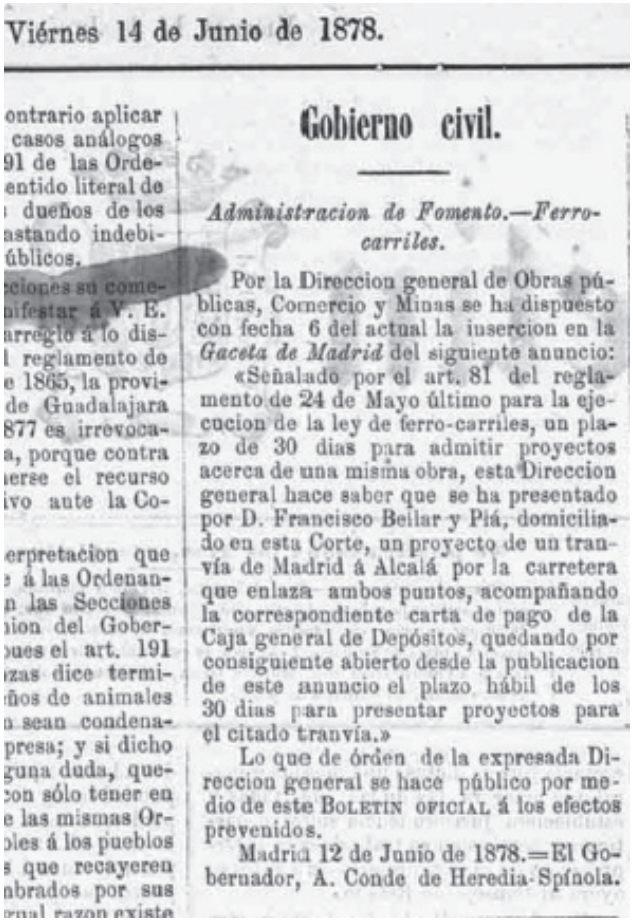


Figura 3. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración [Fondo Obras Públicas, IDD (04)037.000, caja 25/08296, Plano de detalle de la vía con el raíl Loubat de ranura por donde se desplazan las ruedas].



Viérnes 14 de Junio de 1878.

ontrario aplicar
casos análogos
91 de las Orde-
entido literal de
dueños de los
astando indebi-
úblicos.
ciones su come-
nifestar á V. E.
arreglo á lo dis-
reglamento de
e 1865, la provi-
de Guadalajara
877 es irrevoca-
a, porque contra
ierse el recurso
ivo ante la Co-

erpretacion que
á las Ordenan-
n las Secciones
ion del Gober-
ues el art. 191
zas dice termi-
ños de animales
sean condena-
presa; y si dicho
guna duda, que-
con sólo tener en
e las mismas Or-
oles á los pueblos
que recayeren
abrados por sus
rual razon existe

Gobierno civil.

Administracion de Fomento.—Ferro-carriles.

Por la Direccion general de Obras públicas, Comercio y Minas se ha dispuesto con fecha 6 del actual la insercion en la *Gaceta de Madrid* del siguiente anuncio:

«Señalado por el art. 81 del reglamento de 24 de Mayo último para la ejecucion de la ley de ferro-carriles, un plazo de 30 dias para admitir proyectos acerca de una misma obra, esta Direccion general hace saber que se ha presentado por D. Francisco Bellar y Piá, domiciliado en esta Corte, un proyecto de un tranvía de Madrid á Alcalá por la carretera que enlaza ambos puntos, acompañando la correspondiente carta de pago de la Caja general de Depósitos, quedando por consiguiente abierto desde la publicacion de este anuncio el plazo hábil de los 30 dias para presentar proyectos para el citado tranvía.»

Lo que de órden de la expresada Direccion general se hace público por medio de este Boletin oficial á los efectos prevenidos.

Madrid 12 de Junio de 1878.=El Gobernador, A. Conde de Heredia-Spínola.

Figura 4. Biblioteca digital de la Comunidad de Madrid. Anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia de Madrid, nº 142, donde se lee que Bellver hizo entrega del Proyecto, acompañado del depósito del uno por ciento del presupuesto del mismo.